



**Kann das Fahrrad
das Auto ersetzen?**

Seite 8

Inhalt

Öffnungszeiten & Kontakt

Seite 3

Schluss mit wirtschaftlicher Ausbeutung und Sozialdumping

Seiten 4-5

Energiekrise: „Es muss schnell mehr getan werden“

Seiten 6-7

Langzeitarbeitslose: Zulage für Mangelberufe und interregionale Mobilität

Seiten 8-11

Dossier: Kann das Fahrrad das Auto im Alltag ersetzen?

Seite 12

Interim United, gewerkschaftliche Unterstützung für Leiharbeitnehmer

Seite 13

Wohnen in Belgien, arbeiten in Deutschland: Der neue Leitfaden für Grenzgänger

Seiten 14-15

CNE-Info:
Fahrtkosten: Wie muss oder kann Ihr Arbeitgeber intervenieren?

Seite 16

Meldungen

Impressum

Verantwortlicher Herausgeber:

Jean-Marc Namotte,
Pont Léopold 4-6, 4800 Verviers

Redaktion:

Jessica Halmes Vera Hilt
Liliane Louges Angela Mertens
Jochen Mettlen

Layout: Maryline Weynand

Druck:

Kliemo A.G.
Hütte 53, 4700 Eupen

Anschrift der Redaktion:

CSC Info,
Pont Léopold 4-6, 4800 Verviers
087/85 99 59
pressedienst@acv-csc.be

Erscheinungsrhythmus:

Vierzehntätig

ARBEITSLOSENDIENST 087/85 99 98

CSC Eupen - Sprechstunden

Dienstags und donnerstags

von 8.30 Uhr bis 11.45 Uhr

csc.chomage.eupen@acv-csc.be

CSC St.Vith - Sprechstunden

Montags von 8.30 Uhr bis 11.45 Uhr

csc.chomage.stvith@acv-csc.be

JURISTISCHER DIENST

CSC Eupen - Sprechstunden

Donnerstags von 8.30 Uhr bis 11.45 Uhr

087/85 98 95 • sj.verviers@acv-csc.be

CSC St.Vith - auf Termin

087/85 99 33 • sj.verviers@acv-csc.be

SOZIALSPRECHSTUNDEN

CSC Eupen - Sprechstunden

Montags von 8.30 Uhr bis 11.45 Uhr

087/85 99 22 • csc.ostbelgien@acv-csc.be

CSC St.Vith - auf Termin

087/85 99 32 • csc.stvith@acv-csc.be

GRENZGÄNGERDIENST LUXEMBURG

CSC St.Vith - auf Termin

087/85 99 33 • sj.verviers@acv-csc.be

GRENZGÄNGERDIENST DEUTSCHLAND

CSC Eupen - auf Termin

087/85 99 49 • grenzgaenger.deutschland@acv-csc.be

Alle CSC-Dienste sind auch telefonisch und per Mail für Sie da. In dringenden Fällen sind Terminabsprachen möglich. Ihre Dokumente können Sie ebenfalls in den Außenbriefkästen unserer Dienstleistungszentren hinterlegen.



www.diecsc.be



www.facebook.com/cscostbelgien

Schluss mit wirtschaftlicher Ausbeutung und Sozialdumping

174 Bauarbeiter, die auf der Borealis-Baustelle im Hafen von Antwerpen beschäftigt waren, wurden Opfer von Ausbeutung und Menschenhandel. Sie mussten sechs bis sieben Tage die Woche für einen Monatslohn von 650 Euro arbeiten und lebten unter beklagenswerten Bedingungen.

Wirtschaftliche Ausbeutung und Sozialdumping sind für die CSC Bau - Industrie & Energie (CSCBIE) alltäglich geworden. Immer häufiger werden tödliche Arbeitsunfälle auf belgischen Baustellen gemeldet. Die Opfer sind oft ausländische Arbeiter. „Die soziale Ausbeutung und der Menschenhandel auf dem Borealis-Gelände zeigen, dass der Bausektor in Belgien infiziert ist. Solche Missbräuche sind inakzeptabel und müssen dringend aufhören“, betont Patrick Vandenbergh, Präsident der CSCBIE.

Dieser Trend hat sich fortgesetzt, seit die europäische Rechtsprechung es Drittstaatsangehörigen erlaubt, in Europa beschäftigt zu werden. Es gibt keine Grenzen mehr. Menschen aus Moldawien, Georgien und der Ukraine können leicht Zugang zu einem Arbeitsplatz in Europa erhalten, indem sie sich bei einem europäischen Unternehmen registrieren. Es wurden sogar bilaterale Abkommen zwischen Rumänien und Nepal sowie zwischen der Tschechischen Republik und den Philippinen abgeschlossen.

Soziale Ausbeutung

Menschenhändler, die auch in Katar aktiv sind, dehnen damit ihren Markt auf die Europäische Union aus. Hier wird zunehmend auf die gleichen Systeme wie in Katar zurückgegriffen. Organisierte Banden gründen temporäre Unternehmen und suchen nach Unteraufträgen. Rekrutierte ausländische



© Joris Herregods

Die Opfer waren auf der Borealis-Baustelle im Hafen von Antwerpen beschäftigt.

dische Arbeitskräfte begnügen sich mit besseren Löhnen als in ihrem Heimatland.

Wenn Unternehmen wie Borealis 50 Euro pro Stunde als Arbeitskosten an den Subunternehmer zahlen, landen nur 5 Euro dieser Summe in der Tasche des entsandten Arbeiters. So erwirtschaften die Menschenhändler große Gewinne.

Konkrete Maßnahmen

Die CSCBIE prangert diese missbräuchlichen Praktiken seit Jahren an. Sie hofft, dass auf nationaler und europäischer Ebene rasch konkrete Maßnahmen umgesetzt werden, um

- > digital und kontrolliert die Anwesenheit jedes Mitarbeiters zu registrieren für jede Minute, die er auf der Baustelle verbracht hat (Check-in/Check-out);
- > massiv in das Arbeitsauditorium und die Stärkung der Inspektionsdienste zu investieren;
- > die Zulieferkette zu begrenzen;

- > strengere Kontrollen der Entsendevorschriften zu organisieren;
- > den globalen Zustrom billiger Arbeitskräfte zu stoppen;
- > Scheinselbstständige und Scheinpartner (eine Praxis, die zunehmend zur Umgehung von Arbeitsgesetzen eingesetzt wird) zu bekämpfen.

Eindämmung der Plage

Obwohl die CSCBIE dieses Thema regelmäßig mit den Arbeitgebern im Rahmen des sozialen Dialogs anspricht, stellt sie eine gewisse Langsamkeit und Schwierigkeiten bei der Umsetzung fest. Die Arbeitgeber befürchten, dass kleine lokale Bauunternehmen zu vielen Regeln und Kontrollen unterliegen werden. Auch auf politischer Ebene gilt es, eine Initiative zu ergreifen. Die CSCBIE ist entschlossen, ihre Bemühungen fortzusetzen, um Regierungen und Arbeitgeberverbände davon zu überzeugen, diese Plage einzudämmen.



Energiekrise: „Es muss schnell mehr getan werden“

Angesichts des anhaltenden Anstiegs der Energiepreise reichen die von der Politik ergriffenen Maßnahmen nicht aus. Für CSC-Nationalsekretär Mathieu Verjans müssen breitere und längerfristige Perspektiven geboten werden.

Am 31. August verlängerte der Konzertierungsausschuss - der sich mit der Energiekrise befasste - bestimmte Maßnahmen wie den Sozialtarif bis zum Winter sowie die Senkung der Mehrwertsteuer und der Verbrauchsteuern (Akzisen). Mathieu Verjans: „Diese Maßnahmen bieten ein wenig Perspektive und Hoffnung, aber das ist nur ein erster kleiner Schritt. Der Premierminister sagte, dass wir uns auf fünf oder sogar zehn schwierige Winter einstellen sollten. Die Regierung muss den Bürgerinnen und Bürgern daher breitere, längerfristige und strukturelle Perspektiven bieten.“

Automatischer Sozialtarif

Die Zugänglichkeit des Sozialtarifs bleibt ein zentrales Thema. Rund 150.000 Menschen haben Anspruch darauf, beantragen ihn jedoch nicht, oft mangels Informationen. Die Politik hat versprochen, Wege zu finden, um diese Anträge zu automatisieren. „Menschen in Schwierigkeiten sollten nicht um das Betteln müssen, was ihnen zusteht“, beklagt Mathieu Verjans.

Das Einfrieren der Energiepreise ist in erster Linie eine Angelegenheit der Europäischen Union, obwohl nicht jeder davon begeistert ist, das Funktionieren des freien Marktes zu behindern. Mathieu Verjans: „Es heißt, dass sich der Markt selbst regulieren wird. Aber wir sehen, dass die Preise ständig steigen und dass einige Energieunternehmen kolossale Gewinne erzielen, während die Menschen ihre Rechnungen nicht zahlen können. Wir fordern Belgien auf, den Druck auf die EU zu erhöhen, um schnellere Fortschritte zu erzwingen. Bei den Energiepreisen muss der Preismechanismus (siehe Seite 5) sehr schnell an diese Krisensituation angepasst werden.“

Der Nationalsekretär ist der Ansicht, dass die angekündigte Steuer auf übermäßige Gewinne ein Schritt in die richtige Richtung ist, dass darüber hinaus aber längerfristig gehandelt werden muss. „Unsere Energieabhängigkeit von unzuverlässigen Regimen muss reduziert werden, das ist die einzige Lösung. Wir können dies erreichen, indem wir weniger Energie

verbrauchen und mehr Energie selbst produzieren. Diesbezüglich reichen die regionalen Renovierungsprämien, Beihilfen für Sonnenkollektoren und Darlehen überhaupt nicht mehr aus. Die Regierungen müssen ihre Bemühungen grundlegend überprüfen und verstärken.“

Ein unruhiger Herbst

Die besorgniserregenden Aussichten für die künftige Marktpreisentwicklung zwingen die verschiedenen Regierungen, sich rasch auf weitere Kooperationen und Anstrengungen zu einigen. Daher schlägt die CSC insbesondere vor, das Gesetz von 2017 über die Lohnnorm anzupassen. „Die Politik muss sicherstellen, dass vernünftige Verhandlungen - wo immer möglich - stattfinden können, damit die Arbeitnehmer einen Anteil an den großen Gewinnen der Unternehmen erhalten. Wir haben bereits erklärt, dass wir nicht an den überberuflichen Verhandlungen über die Löhne teilnehmen können, wenn das Lohnnormgesetz nicht geändert wird. Wir werden immer offen bleiben für eine Debatte mit den Arbeitgebern über Löhne und Arbeitsbedingungen. Aber wenn dabei keine Ergebnisse erzielt werden, müssen wir uns auf einen unruhigen Herbst einstellen“, erklärt Mathieu Verjans.

Maßnahmen zur Überwindung der Rechnungen

Die Föderalregierung hat mehrere Maßnahmen ergriffen, um die Kaufkraft der Haushalte für Heizung und Strom zu unterstützen. Wir weisen hier auf einige davon hin, die Ihre Aufmerksamkeit oder einen Antrag erfordern.

Einmalige „Heizprämie“ von 100 Euro über den Stromversorger

Diese Prämie gilt für alle Haushalte, unabhängig von ihrer Heizmethode. Sie wird normalerweise automatisch von einer Ihrer Energierechnungen abgezogen. Wenn das nicht der Fall ist, müssen Sie vor dem 15. Oktober 2022 den Antrag stellen:



<https://prime-chauffage.economie.fgov.be/public>

Heizölscheck

Diese einmalige Zulage in Höhe von 225 Euro ist für Haushalte bestimmt, die mit Heizöl oder behälterlosem Propan heizen. Alle Personen, die zwischen dem 15. November 2021 und dem 31. Dezember 2022 zwecks Beheizung ihres Hauptwohnsitzes mit Heizöl oder behälterlosem Propan beliefert wurden, können diesen einmaligen Scheck bis zum 9. Januar 2023 beantragen:



<https://chequemazout.economie.fgov.be/de/login>

Warum steigen die Stromkosten?



Die Tatsache, dass Russland im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine die Unterbrechung der Gaslieferungen als Druckmittel gegen Europa einsetzt, hat erhebliche Auswirkungen auf die Geldbörsen der Arbeitnehmer. Die Strompreise haben horrenden Höhen erreicht, obwohl die Nachfrage nach Strom ziemlich stabil ist. Warum steigen die Preise also weiterhin so rasant an?

Künstliche Verbindung

Der europäische Energiemarkt wurde komplett liberalisiert und vernetzt. Vor diesem Hintergrund hängt ein Teil der Energierechnung von Privatpersonen direkt vom Preis des Gasmoleküls oder der Kilowattstunde (kWh) ab. Der Gaspreis beeinflusst jedoch direkt den Strompreis. Im Mechanismus des europäischen Energiemarktes werden die Kosten für ein Elektron durch den Selbstkostenpreis der letzten Stromquelle bestimmt, die mobilisiert wird, um die Nachfrage zu jedem Zeitpunkt zu befriedigen, d. h.

in den meisten Fällen durch ein Gaskraftwerk. Sobald ein Gaskraftwerk zur Erzeugung herangezogen wird, werden seine Produktionskosten mechanisch auf die gesamte im Netz erzeugte Elektrizität angewendet, unabhängig von ihrer Herkunft (Wasser-, Kern-, Windkraft,...) oder den Kosten der Stromerzeugung. Der Marktpreis orientiert sich also an den Produktionskosten des teuersten Kraftwerks im gesamten europäischen Netzwerk.

Mit anderen Worten: Da die Großhandelspreise für Strom an die Gaspreise gekoppelt und an diese gebunden sind, führt ein Anstieg der Gaspreise folglich zu einem Anstieg der Strompreise. Und in diesem freien Markt haben die Staaten keine Möglichkeit, die stark schwankenden Preise zu kontrollieren. Aus diesem Grund fordert die CSC dringend eine Entkopplung, wie Spanien und Portugal sie bereits vorgenommen haben. Da diese Länder kaum mit dem Rest Europas vernetzt sind, hat die Europäische Kommission ihnen eine Ausnah-

merregelung gewährt, dank derer sie die Strom- und Gaspreise entkoppeln und Gas subventionieren können. Durch die Deckelung der Preise ermöglicht der Staat, dass der Preis für das letzte Kraftwerk und damit die Großhandelspreise für Strom sinken. Derzeit ist der Strom dort dreimal billiger als in Belgien.

Für die CSC „stößt der derzeitige Mechanismus des Energiemarktes, der auf den internationalen Gaspreisen beruht, eindeutig an unannehmbare sozioökonomische Grenzen. Die CSC stellt fest, dass es ohne wesentliche Eingriffe der öffentlichen Hand in den kommenden Jahren unmöglich sein wird, akzeptable Tarife und Versorgungssicherheit zu erreichen und grüne Energie zu produzieren. Es besteht dringender Handlungsbedarf: Der Preisfestsetzungsmechanismus muss überarbeitet werden.“

Löhne-Dividenden: 1-7

Laut dem *Global Dividend Index* ist die Vergütung von Aktionären in Europa im zweiten Quartal 2022 um 28,7 % gestiegen. Das ist mehr als siebenmal schneller als der Anstieg der Löhne und Gehälter in der Europäischen Union. Gleichzeitig teilen dieselben 1.200 europäischen Unternehmen ihren mit der Krise der Lebenshaltungskosten konfrontierten Arbeitnehmern mit, dass sie kein Anrecht auf eine angemessene Lohnerhöhung haben.

Langzeitarbeitslose

Zulage für Mangelberufe und interregionale Mobilität

Seit dem 1. September steht Langzeitarbeitslosen, die eine Arbeit in einer anderen Region oder in einem Mangelberuf aufnehmen, eine Zulage zur Verfügung. Dieser vorübergehende finanzielle Vorteil, der für drei Monate gewährt wird, kann vollständig mit dem Lohn kombiniert werden.

Arbeitslosenzulage „Mangelberuf“

Ein Langzeitarbeitsloser (LZA) erhält 3 Monate lang weiterhin 25 % seines Arbeitslosengeldes, wenn er im Rahmen eines Arbeitsvertrages von ebenfalls mindestens 3 Monaten einen Mangelberuf¹ ausübt. Diese Möglichkeit kann nur einmal im Laufe der Karriere genutzt werden.

Es gibt jedoch Bedingungen für diese Zulage. Sie wird nicht gezahlt, wenn

- > der Arbeitnehmer freiwillig arbeitslos wird, um in den Genuss der Prämie zu kommen;
- > der Arbeitnehmer in den letzten 6 Monaten in demselben Unternehmen oder derselben Institution oder in der Gruppe, der es/sie angehört, beschäftigt war;
- > er ein Arbeitnehmer im Sinne von Artikel 28 Absatz 3 der Arbeitslosenverordnung ist: Hafendarbeiter, Seefischer, Küstenarbeiter oder Fischsortierer;
- > er das Rentenalter erreicht hat oder eine volle Rente bezieht, nicht in Belgien wohnt oder ihm die Freiheit entzogen wurde;
- > der Arbeitsvertrag beendet ist.

Andererseits kann die Zulage beispielsweise mit einer vorübergehenden Arbeitslosigkeit, einer Krankheitsperiode, der Einkommensgarantie als

Teilzeitkraft oder einer Laufbahntermbrechung / einem Zeitskredit kombiniert werden. Es ist auch möglich, die Zulage mit dem Arbeitslohn und mit einem Einkommen aus einer Neben- oder künstlerischen Tätigkeit, einem politischen Mandat oder einer Ausbildung / einem Studium zu kombinieren.

Während seiner Tätigkeit darf der Arbeitnehmer nicht als Arbeitsuchender eingetragen sein oder für den allgemeinen Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen.

Arbeitslosenzulage „Interregionale Mobilität“

Ein LZA erhält 3 Monate lang weiterhin 25 % seines Arbeitslosengeldes, wenn er eine Arbeit in einer anderen Region als die, in der er seinen Hauptwohnsitz hat, aufnimmt. Diese Zulage kann während der Laufbahn mehrmals gewährt werden, wenn der Arbeitnehmer jedes Mal alle Voraussetzungen erfüllt.

WICHTIG

Diese Zulagen für „Mangelberufe“ und „interregionale Mobilität“ können weder gleichzeitig noch nacheinander kumuliert werden. Der Arbeitnehmer, der einen Mangelberuf in einer anderen Region aufnimmt, muss sich daher entscheiden. Es lohnt sich für ihn, sich für die Zulage „interregionale Mobilität“ zu entscheiden.

Antragsprozedur

Der Arbeitnehmer muss diese Zulage mittels des Formulars C250 beim LfA (über die CSC) beantragen. Der Antrag muss dem zuständigen Arbeitsamt des LfA spätestens am Ende des zweiten Kalendermonats, der auf den Monat folgt, in dem der Arbeitsvertrag begonnen hat, vorliegen.

Betrag

Die Zulage wird für alle Tage der Woche, außer für den Sonntag, während maximal 3 Monaten ab dem ersten Tag des Arbeitsvertrages, für den die Zulage beantragt wird, gewährt. Der Tagessatz beträgt maximal 19,22 Euro, wenn der Arbeitnehmer zuvor Arbeitslosengeld bezogen hat.

Ein LZA, der Arbeitslosengeld für einen freiwilligen Teilzeitbeschäftigten bezogen hat, erhält die Hälfte der Zulage, mit einem Maximum von 6 halben Zulagen pro Woche.

Die Zulage wird nach Vorlage des Monatsformulars C250.1 ausgezahlt.



© adobe.stock.com

¹) Listen der Mangelberufe der Regionen:
<https://adg.be/>
<https://lacsc.co/metiers-penurie-liste-flandre>
<https://lacsc.co/metiers-penurie-liste-wallonie>
<https://lacsc.co/metiers-penurie-liste-BXL-Cap>

Liste der Mangelberufe in der DG für 2022-2023

BKZ*	Berufe
1	Architekt
2	Ingenieur
3	Landmesser
35	Ergotherapeut, Logopäde
36	Krankenpfleger
38	Diplomierter Pflegehelfer
46	Lehrer für Oberstufe Sekundarschule (AESS)
47	Lehrer für Unterstufe Sekundarschule (AESI)
48	Primarschullehrer, Kindergärtner
49	Förderpädagogen
72	Mitarbeiter im Bereich Kommunikation
81	Technische Zeichner
89	Techniker (Bauleiter, Metalltechniker, Automationstechniker ... - Bachelor)
91	Buchhalter
92	Sozialassistent, Jugendarbeiter
95	Erzieher
96	Informatiker
101	Leitender Verwaltungsangestellter
130	Leitende Funktionen im Bereich Finanzen
160	Leitende Funktionen in Produktion, Entwicklung und Wartung
180	Geschäftsführer
210/231	Sekretär, polyvalenter Büroangestellter
236	Fachkraft im Speditionsbereich (Disponent)
237	Angestellter im Bereich Lagerhaltung (Lagerfachkraft)
401	Arbeiter in Landwirtschaft und Gartenbau
641	LKW-Fahrer, Busfahrer
751/752	Werkzeugmaschinenführer, Gerätejustierer, Betriebsschlosser, ...
755	Sanitär- und Heizungsinstallateur
756	Schweißer
759	Reparaturschlosser, Mechaniker, Metallbauer, Monteur, ...
761	Elektriker / Elektroreparateur
762	Elektromechaniker
771/772	Bauschreiner / Möbelschreiner
773	Säger und Holzbearbeitungsmaschinenführer
791	Maurer, Fliesenleger, Vorarbeiter, Verschaler, Verputzer
796	Dachdecker
822	Bäcker
826	Metzger
874	Baumaschinenführer
912	Koch und Küchenpersonal
921	Restaurantpersonal
931	Hausmeister
932	Reinigungsfachkraft (professionell)

* Berufskennziffer
Quelle: ADG

Arbeitslosenzahlen steigen im August

Ende August waren in der DG 2.529 Vollarbeitslose gemeldet, 100 Personen mehr als im Juli. Laut Arbeitsamt setzt sich der jahreszeitliche Anstieg der Arbeitslosenzahl im Sommer fort. Die Arbeitslosenrate steigt auf 6,7 %.

Ende August waren 1.210 Männer (43 mehr als im Juli) und 1.319 Frauen (+57) als Arbeitsuchende eingetragen. „Insgesamt sind rund 4,1 % mehr Personen gemeldet als im Vormonat. Seit Ende Juni sind 401 Arbeitsuchende mehr gemeldet, was einem Anstieg um fast 19 % entspricht“, erklärt das Arbeitsamt der Deutschsprachigen Gemeinschaft (ADG). „Im Norden der DG waren 1.969 Personen als Arbeitssuchende eingetragen. Die Arbeitslosenrate steigt hier auf 8,8 %. In den

Eifelgemeinden sind 560 Personen gemeldet, was einer Steigerung um fast 8 % entspricht. Die Arbeitslosenrate bleibt hier aber weiterhin unter 4 %.“

Die gestiegenen Arbeitslosenzahlen seien zum Teil auf die Eintragung von Schulabgängern zurückzuführen. „Eine weitere Gruppe, deren Zahl ebenfalls wieder deutlich zugenommen hat, sind die Flüchtlinge aus der Ukraine. Dabei handelt es sich zum Teil um Personen, die bereits vor einigen Wochen in Ostbelgien angekommen sind, aber aus technischen Gründen erst jetzt in der Arbeitslosenstatistik erfasst werden. Mittlerweile beträgt die Zahl der Flüchtlinge, die sich als Arbeitssuchende eingetragen haben, 105 Personen. Zwei Drittel da-

von (68 Personen) wohnen im Süden der Gemeinschaft (in Worriken oder bei Gastfamilien), was sich naturgemäß deutlich auf die niedrige Arbeitslosigkeit in den Eifelgemeinden auswirkt“, teilt das Arbeitsamt mit.

Auch in den anderen Landesteilen sind die Arbeitslosenzahlen saisonal bedingt weiter gestiegen. „Insgesamt wurden Ende August in Belgien rund 478.000 Personen als Vollarbeitslose gezählt. Die Arbeitslosenrate steigt auf 9,1 %. Im regionalen Vergleich ist die niedrigste Arbeitslosenrate mit 5,5 % weiterhin in Flandern zu verzeichnen“, so das ADG.

www.adg.be



© Shutterstock

Kann das Fahrrad das Auto im Alltag ersetzen?



Ist das Fahrrad in einer Gesellschaft, in der die Energiepreise explodieren und die Klimaerwärmung fühlbar ist, eine glaubwürdige Alternative zum Auto für unsere täglichen Fahrten und bei der Arbeit? In einigen Kontexten lautet die Antwort ja. Auch bei der europäischen Mobilitätswoche, die vom 16. bis 22. September stattfand, nahm das Fahrrad eine zentrale Rolle ein.

Weniger als 2 % der Wallonen fahren mit dem Fahrrad zur Arbeit. Die Entfernung scheint nicht der Hauptfaktor für diesen geringen Prozentsatz zu sein. Tatsächlich wird das Auto noch immer oft für Strecken unter 5 km benutzt. In Frankreich beispielsweise steigen 33 % der Arbeitnehmer für diese Entfernung und sogar für einen einzigen Kilometer ins Auto.

In allen Szenarien für die Zukunft der Mobilität steigt die Nachfrage nach Transport. Diese Nachfrage kann in Bezug auf die Anzahl der zurückzulegenden Kilometer, aber auch in Bezug auf die Anzahl der Fahrten und die Transportzeit betrachtet werden. Studien zeigen, dass jede Person im Schnitt eine Stunde pro Tag unterwegs ist, was dem Durchschnitt der 1950er Jahre entspricht. Was sich geändert hat, ist der Ausstoß von Treibhausgasen (THG) infolge der zurückgelegten Entfernung: Diese ist von 5 km zu Fuß auf 50 km mit dem Auto angestiegen.

Verkehrsverlagerung

Für 2030 und 2050 liegen die Herausforderungen darin, unnötige Fahrten zu vermeiden, unsere Fahrgewohnheiten zu ändern und unsere Nutzung von Verkehrsmitteln zu optimieren. Eine der Maßnahmen, die für die Mobilität von morgen unerlässlich sind, ist die Annäherung der Arbeitsplätze an den Wohnort. Die Stadtzentren machen es bereits vor, indem sie die Rolle des Autos drastisch reduzieren.

In diesem Zusammenhang weist das Fahrrad das größte Potenzial für eine Verlagerung des Verkehrs vom Auto auf andere Verkehrsmittel auf. Das herkömmliche Fahrrad ist nämlich eine glaubwürdige Alternative für die Fahrt zu Arbeitsplätzen, die weniger als 5 km vom Wohnort entfernt sind. Mit einem Elektrofahrrad kann diese Entfernung sogar bis zu 15 km betragen, und auch die Fahrzeiten halten sich im Rahmen. Diese elektrisch unterstützte Alternative steht bei den Arbeitnehmern hoch im Kurs: 50-60 % der E-Bike-Fahrer sind ehemalige Autofahrer.

Lösungen

Wie sieht es mit dem Transport von Kindern oder schweren Lasten aus? Fahrräder bieten eine Vielzahl von Möglichkeiten, von Anhängern über Kindersitze bis hin zu Lastenfahrrädern (Cargobikes). Mit einem Akku können letztere problemlos zwei oder drei Kinder und auch größere Lasten transportieren. In Städten benutzen Post- und Lieferdienste dieses Transportmittel schon für die Zustellung.

Das Fahrrad ist auch eine Lösung für abgelegene Regionen und ländliche Gebiete: Entfernungen von mehr als 15 km kann man zurücklegen mit einem Velomobil, einer Art sehr schnellem, aerodynamischem Fahrrad oder einem Speed-Pedelec, das eine Geschwindigkeit von 45 km/h erreicht und im Verkehr mit einem Motorroller gleichgestellt wird! Diese beiden Fahrradtypen eignen sich besser für den Verkehr auf dem Land, wo schneller gefahren wird als in der Innenstadt. Die Kombination von Zug und Fahrrad bietet noch mehr Transportmöglichkeiten.



Fahrradsystem

Damit diese Entwicklung stattfinden kann, muss ein „Fahrradsystem“ geschaffen werden, und zwar durch öffentliche Maßnahmen, den Ausbau der Infrastruktur, die Einrichtung von Reparaturstellen sowie die Senkung der Preise für bestimmte Zweiradmodelle.

Zurzeit kann das Fahrrad noch nicht komplett das Auto bei unseren täglichen Fahrten ersetzen. Aber es hat das Potenzial dazu, wenn wir uns individuell dafür entscheiden und wenn Maßnahmen zugunsten des Fahrrads getroffen werden. Es eignet sich für Fahrten in der Stadt und sogar auf dem Land sowie für den Lastentransport. In diesen Kontexten ist das Fahrrad eine glaubwürdige und unverzichtbare Alternative zum Auto. Schwingen Sie sich also aufs Rad!

Versicherungsschutz für Radfahrer

Wie ist es um die Versicherung von Arbeitnehmern bestellt, die ihr Fahrrad beruflich und/oder während der Arbeit nutzen?

Wenn Sie für eine Dienstreise ein Fahrrad benutzen, sind Sie durch die Versicherung Ihres Arbeitgebers gedeckt, sowohl bei Schäden an Dritten als auch bei Unfällen mit Personenschäden.

Welche Deckung besteht bei einem Fahrradunfall auf dem Weg zur Arbeit?

- > Wenn Sie mit dem Fahrrad stürzen, kommt Ihre Familienversicherung für Haftpflichtschäden und die Arbeitsunfallversicherung Ihres Arbeitgebers für Personenschäden auf.
- > Bei einem Unfall mit einem Auto müssen die Versicherungen der Kraftfahrzeuge, die in einen Verkehrsunfall mit einem schwachen Verkehrsteilnehmer verwickelt sind, auch ohne Verschulden die Personenschäden dieses Verkehrsteilnehmers entschädigen.

Sachschäden gehen zu Lasten der Person, die den Unfall verschuldet hat. Daher ist es für Radfahrer ratsam, eine Familienhaftpflichtversicherung abzuschließen. Als Arbeitnehmer sind Sie für Personenschäden auch

durch die Arbeitsunfallversicherung Ihres Arbeitgebers gedeckt.

Welche Deckung besteht während der Mittagspause?

- > Wenn Sie mit dem Fahrrad stürzen, sind Sie über Ihre Familienversicherung und die Versicherung Ihres Arbeitgebers auf dem Hin- und Rückweg und an dem Ort, an dem Sie sich Ihre Mahlzeit besorgen oder diese verzehren, einschließlich Ihrer Wohnung, versichert (da dies mit dem Begriff Weg zur Arbeit gleichgestellt ist).
- > Wenn Sie nach dem Mittagessen im Unternehmen mit dem Fahrrad wegfahren, sind Sie in Bezug auf die Haftpflicht durch Ihre Familienversicherung abgedeckt. Bei Unfällen mit Personenschaden kann nur eine privat abgeschlossene Versicherung intervenieren.

Ist eine Fahrradversicherung Pflicht?

Normale Fahrräder, E-Bikes (maximal 25 km/h), Speed-Pedelecs (maximal 45 km/h) und autonome Fahrräder, die nicht schneller als 25 km/h fahren können, sind nicht versicherungspflichtig. Im Gegensatz dazu muss für autonome Fahrräder, die eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschreiten, eine Kfz-Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden.

Obwohl eine Fahrradversicherung in Belgien nicht Pflicht ist, kann sie bei Diebstahl oder Schäden am Fahrrad nützlich sein. Außerdem ist es empfehlenswert, als Radfahrer über eine Haftpflichtversicherung zu verfügen. Diese deckt nämlich weit mehr als nur die Benutzung des Fahrrads ab.

Quellen: UWE, Tous vélo-actifs! und Pro Velo.

Sind Sie beruflich mit dem Fahrrad unterwegs, sind Sie durch die Versicherung Ihres Arbeitgebers gedeckt.





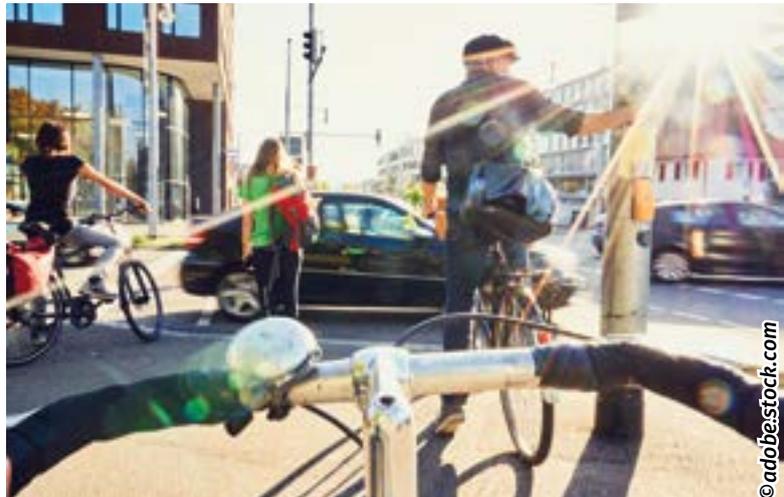
Wann wird es in der Wallonie einen obligatorischen betrieblichen Verkehrsplan geben?

In Brüssel gibt es eine einfache und wirksame Maßnahme, die den Anteil des Autos an Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsplatz um bis zu 8 % reduziert: den betrieblichen Verkehrsplan. In Brüssel ist er bereits Pflicht, und die CSC fordert, dass er auch in Wallonien zur Auflage wird.

Im Gegensatz zur föderalen Mobilitätsdiagnose, die „einer Momentaufnahme der Mobilität“ entspricht, ist ein betrieblicher Verkehrsplan (BVP) ein Aktionsplan zur Förderung der Mobilität. Er soll die Diagnose in einen Mobilitätsplan umzusetzen, der in Absprache mit den Sozialpartnern auf das Unternehmen zugeschnitten wurde. Ein Unternehmen kann je nach den Gegebenheiten vor Ort beschließen, den Schwerpunkt auf das Fahrrad, auf Fahrgemeinschaften oder auf öffentliche Verkehrsmittel zu legen, um das eigene Auto stehen zu lassen.

Alle Brüsseler Unternehmen und Verwaltungen müssen ab 100 Vollzeitäquivalenten (VZÄ) einen betrieblichen Verkehrsplan bei Bruxelles Mobilité einreichen. Diese Pläne zeigen Ergebnisse: Es wird weniger Auto und mehr Rad gefahren, und es werden mehr Duschen oder Ladestationen bereitgestellt. Diese Pläne bieten auch die Gelegenheit, einen Mobilitätskoordinator im Unternehmen einzusetzen.

Trotz seiner zahlreichen Vorteile ist der betriebliche Verkehrsplan in Wallonien nicht obligatorisch. Warum? Wahrscheinlich aus Angst, unrealistische Ziele einhalten zu



müssen. Jeder BVP ist jedoch anders und auf die Situation des Unternehmens zugeschnitten. Ein Gewerbegebiet wird Fahrgemeinschaften bevorzugen, ein Unternehmen im Stadtzentrum die öffentlichen Verkehrsmittel usw. Es sind die Konzertierungsorgane, die über die Ziele und den Zeitplan der Maßnahmen entscheiden.

Aus diesem Grund fordert die CSC die Verpflichtung zu einem BVP ab 50 Vollzeitäquivalenten in den Unternehmen, die in Wallonien angesiedelt sind. Diese Ausrichtung, die aus dem wallonischen CSC-Kongress 2022 hervorgegangen ist, wird dort vertreten werden, wo die CSC ein Mandat hat.

” Führt man mit dem Fahrrad zur Arbeit, verbindet man das Angenehme mit dem Nützlichen

Olivier, 56, fährt seit 2004 einen Betonmischer bei Inter-Beton (Brüssel) und ist seit 2008 Mitglied der Gewerkschaftsdelegation CSCBIE. Seit fast 20 Jahren fährt er trotz Hindernissen mit dem Fahrrad zur Arbeit.

Mich motiviert vor allem der Zeitgewinn. Ich wohne fünf Kilometer von meinem Arbeitsplatz entfernt. Morgens brauche ich genauso lang wie ein Auto, aber abends spare ich gut 30 Minuten ein. Die Vergünstigungen, die mir die Benutzung des Fahrrads bei der Versicherung bringt, sowie die globale Erwärmung sind ebenfalls Anreize. Da ich viele Stunden mache, erlaubt mir diese Strecke, etwas Sport zu betreiben und das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden.

Ich lebe in Molenbeek und im Gegensatz zu einigen anderen Gemeinden wird hier nichts für die Sicherheit von Radfahrern getan. Es gibt nur Fahrradmarkierungen. Fahrbahnschwellen, die die Geschwindigkeit begrenzen, oder eine „Vorfahrt für das Fahrrad“ wären notwendig.

Auf meiner Strecke muss man ein guter und wachsamer Radfahrer sein, um keinen Unfall zu haben. In diesem Zusammenhang stelle ich fest, dass immer mehr Menschen mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren und dass der Radweg entlang des Kanals zum Beispiel gefährlich wird, weil so viele Fahrräder, Fußgänger, Speed-Pedelecs... ihn benutzen.

Von den 25 Arbeitern des Betonwerks sind wir nur zwei, die mit dem Fahrrad

zur Arbeit kommen. Ich denke, dass neben der Zeiterparnis und den gesundheitlichen Vorteilen auch die steigenden Kraftstoffpreise ein Anreiz sein könnten, vom Auto auf das Rad umzusteigen. Der neue Brüsseler Verkehrsplan könnte ebenfalls eine Rolle spielen. Einige Arbeitnehmer würden eventuell mit einem E-Bike zur Arbeit kommen, aber die sind immer noch sehr teuer. Wir haben auf Gewerkschaftsebene versucht, Leasingformeln für Fahrräder zu erhalten, aber laut Direktion war das zu schwer umzusetzen.



” Positiver Nebeneffekt: Man spart Benzinkosten

Unser Kollege Martin Klöcker vom juristischen Dienst fährt regelmäßig mit dem Fahrrad zur Arbeit. Wir haben ihn gefragt, was ihn dazu motiviert.

Die Fahrt vom Wohn- zum Arbeitsort ist bei mir in erster Linie durch meine sportlichen Aktivitäten hervorgerufen worden. Als aktiver Triathlet vor vielen Jahren war es notwendig, ein regelmäßiges Radtraining zu absolvieren. Die Fahrt zur Arbeit am Morgen und abends zurück bot sich hierzu perfekt an. Der Arbeitsweg entspricht rund 20 Kilometer. Am Abend wurde dann noch eine Schleife zusätzlich gefahren.

Hieraus ergab sich eine Regelmäßigkeit, die ich fortgeführt habe, auch nach dem aktiven Sport. Die regelmäßige Bewegung mit dem Rad hält einen fit.

Positiver Nebeneffekt war und ist heutzutage umso mehr der Umstand, Benzinkosten einzusparen. Bei regelmäßigem Fahren der Strecke, durchschnittlich dreimal pro Woche, kommen da einige Kilometer im Monat zusammen. Dadurch, dass der belgische Staat das Radfahren für den Arbeitsweg fördert, erhält man als Arbeitnehmer dann auch noch eine Kilometerpauschale zugesprochen. Man spart nicht nur Unkosten für die Fahrten mit dem Auto, sondern „ver-

dient“ hieran.

Das Radfahren erlaubt ebenfalls eine klare Unterbrechung zwischen der Arbeits- und Freizeit. Nach der Rückfahrt mit dem Rad kommt man zu Hause an, ohne Gedanken und eventuellen Problemen von der Arbeit. Man fühlt sich positiver, weil man sich draußen bewegt und mit dem Arbeitsalltag abgeschlossen hat. Die Bewegung ist hier auch ein Ausgleich zu der sitzenden Arbeit am Bürotisch.

Die Nachteile des Radfahrens? Man sollte sich natürlich ein vernünftiges Rad zulegen, welches dann auch in Ordnung zu halten ist. Die Fahrtzeiten zur Arbeit und zurück verlängern sich entsprechend. Wobei bei einem Stau auf der Straße/Autobahn man auch mal schneller mit dem Rad ist.

Ein weiterer Nachteil ist leider der Verkehr und die nicht ausreichend ausgebaute Infrastruktur für Radfahrer. Insbesondere außerhalb der Ortschaften müssen sich Rad- und Autofahrer die meist einspurige Straße teilen. Es gibt leider noch immer keine ausreichenden und durchgängig separaten Radwege. Autofahrer, die mit teils über 90 Stundenkilometer einen Radfahrer überholen, der mit 25 Stundenkilometern unterwegs ist, nehmen nicht immer Rücksicht oder ausreichenden Abstand, sodass es durchaus das eine oder andere Mal zu

Zwei- bis dreimal pro Woche fährt Martin Klöcker mit dem Fahrrad zur Arbeit.



kniffligen Situationen kommt.

Das Verständnis zwischen Auto- und Radfahrern ist nicht immer positiv. Kann aber auch in beiden Richtungen zu Problemen führen.

Letztlich spielt das Wetter und die Zeiten des Sonnenauf- und -untergangs eine große Rolle, ob ich an diesem Tag das Fahrrad benutze. Schlechtes Wetter gepaart mit dem Fehlen von Umkleide- bzw. Duschmöglichkeiten ist ein Hindernis, das Rad zu nutzen. In der Winterzeit hat das Fahren im Dunkeln und/oder bei Kälte ein zusätzliches Gefahrenpotential, welches vom Radfahren abhält.

Alles in allem ist das Radfahren zwischen Arbeits- und Wohnort eine positive Sache. Ohne Auto, oder dem öffentlichen Nahverkehr, würde es aber nicht gehen bzw. „fahren“.





© adobe.stock.com

Interim United, gewerkschaftliche Unterstützung für Leiharbeiternehmer

In einem wirtschaftlichen Kontext, der den Rückgriff auf Leiharbeit und die damit verbundenen Unsicherheiten und Missbräuche begünstigt, informiert und unterstützt die CSC die Interim-Beschäftigten.

Es ist nicht einfach, Interimer (Leiharbeiternehmer) zu sein. Diese Arbeitnehmer haben oft das Gefühl, dass sie mit ihrem Schicksal allein gelassen werden oder dass man ihre Geduld überstrapaziert. Sie sind nicht ausreichend informiert oder es gelingt ihnen nicht, ihre Rechte durchzusetzen. Dadurch entgehen ihnen viele ihrer Rechte. Außerdem führt die Tatsache, dass sie über einen längeren Zeitraum mit kurzen Verträgen arbeiten, die manchmal sogar sehr kurz sind (wie im Fall von aufeinanderfolgenden Tagesverträgen), zu großer finanzieller und sozialer Unsicherheit.

Die Interimarbeit betrifft in Belgien jedoch viele Arbeitnehmer: mehr als 600.000, von denen viele Jobstudenten sind. Eva Van Laere, Koordinatorin von Interim United, erklärt: „Die CSC hat sich schon immer für die Rechte der Interimer eingesetzt, sowohl auf individueller als auch auf kollektiver Ebene. Wir stellen fest, dass Leiharbeiternehmer zu den Arbeitnehmern gehören, die am meisten auf eine verteidigende Gewerkschaftsvertretung angewiesen sind, sowohl auf kollektiver als auch auf individueller Ebene. Sie sind oft schlecht informiert und trauen sich nicht, ihre Rechte geltend

zu machen, aus Angst, am nächsten Tag keinen Job mehr zu haben.“

Kollektive und individuelle Maßnahmen werden auf verschiedenen Ebenen ergriffen: durch gewerkschaftlichen Beratung, individuelle Kontakte und gewerkschaftliche Kontrolle in den Konzertierungsgremien der Unternehmen, aber auch durch Rechtsbeistand in Konfliktfällen, persönliche Rechtsberatung, Betreuung von Arbeitslosenakten, kollektive Verteidigung auf Sektorebene (PK 322 und Kommission der guten Dienste), regionaler Ebene (regionale Kommissionen für die Zulassung von Interimfirmen) und nationaler Ebene (Nationaler Arbeitsrat).

Angesichts der Realitäten vor Ort erweist sich ein Dienst wie Interim United - der neue Name für die Interim-Aktivitäten der CSC - als besonders nützlich, um die Mitgliedsorganisationen zu informieren, zu unterstützen und zu verteidigen.

Interimer, die in einem Unternehmen arbeiten, in dem es keine Gewerkschaftsdelegation gibt, können selbstverständlich auch über die CSC-Webseite Gewerkschaftsmitglied

werden.

Mehr denn je investiert die CSC weiterhin kollektiv in eine starke Verteidigung der individuellen und kollektiven Interessen, wobei all diejenigen, die über Interimverträge beschäftigt sind, oft über einen zu langen Zeitraum im Mittelpunkt unserer Arbeit stehen...

Haben Sie noch Fragen? Mehr Informationen? Kontaktieren Sie uns über interimunitied@acv-csc.be



Wohnen in Belgien, arbeiten in Deutschland

Der neue Leitfaden für Grenzgänger

Seit vielen Jahren arbeiten die Christliche Gewerkschaft (CSC), die Christliche Krankenkasse (CKK) und die Allgemeine Ortskrankenkasse (AOK) in der Grenzgänger-Begleitung eng zusammen. Neben punktuellen Angeboten ist der „Leitfaden für Grenzgänger“, der nun in vierter Auflage erschienen ist, einer der Eckpfeiler dieser Zusammenarbeit.

Der neue Leitfaden ermöglicht dem Grenzpendler Belgien-Deutschland praktische, verständlich aufbereitete Einblicke in die teils komplexe Materie der Sozialgesetzgebung beider Staaten. Die Broschüre kann dabei als übersichtlicher Einstieg in die Materie der grenzüberschreitenden Rechte und Pflichten oder aber als Nachschlagewerk bei spezifischen Fragen genutzt werden.

Welche Angaben muss mein Kündigungsschreiben beinhalten? Was passiert, wenn mein Arbeitgeber zahlungsunfähig ist? Welche Unterlagen muss ich bei Arbeitsunfähigkeit einreichen und wer wird meine Arbeitsunfähigkeit kontrollieren? Welche Formeln des Mutterschaftsurlaubs gibt es in Deutschland und in Belgien und welches Land zahlt das Kindergeld?

Solche und ähnliche Fragen betreffen etwa 6.500 (Stand 2021) Auspendler von Belgien nach Deutschland. Hinzu kommen rund 660 geringfügig Beschäftigte sowie eine unbekannte Zahl von Selbstständigen, Beamten und Privatversicherten. Aufgrund dieser großen (und tendenziell steigenden) Anzahl potenzieller Nutznießer haben sich die Experten von CSC, CKK und AOK erneut mit so unterschiedlichen Themenbereichen wie Arbeitsrecht oder Steuerwesen auseinandergesetzt und auch das System der sozialen Sicherheit beleuchtet.

Das EU-Prinzip des freien Personenverkehrs

Das koordinierte System der sozialen Sicherheit garantiert den Grenzgängern die Absicherung bei Krankheit oder Arbeitsunfall oder regelt die

Rentenansprüche für den Fall, dass der Arbeitnehmer seine berufliche Laufbahn in mehreren Staaten absolviert hat.

Denn eines der wichtigsten Prinzipien, auf dem die Europäische Union der Staaten basiert, ist das des „freien Personenverkehrs“, demzufolge die EU-Bürger sowie die Bürger des Europäischen Wirtschaftsraumes - Island, Liechtenstein und Norwegen - und der Schweiz das Recht haben, sich in diesen Staaten frei zu bewegen, niederzulassen und einer Arbeit nachzugehen. Für den Arbeitnehmer bedeutet dies, dass er nicht nur das Recht hat, in einem anderen europäischen Staat zu arbeiten, sondern ebenso Anrecht auf soziale Absicherung hat.

Der freie Personenverkehr wäre ohne EU-Vorschriften zur Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit nicht möglich. Diese Vorschriften basieren auf den Grundsätzen der Einheitlichkeit, der Gleichbehandlung, der Zusammenrechnung (früherer Versicherungs-, Beschäftigungs- und Aufenthaltszeiten) und der Exportierbarkeit (bestehender Ansprüche). Sie garantieren, dass niemand, der in einen anderen Mitgliedstaat zieht, seinen Sozialschutz verliert, und bedeuten für den Grenzgänger, dass er nicht schlechter gestellt werden darf als eine Person, die in ihrem Wohnland arbeitet.

Ihre Rechte, unsere Leistungen

Auf Grundlage der beschriebenen Vorschriften sind Grenzgänger demnach anspruchsberechtigt in Bezug auf Krankenversicherung, Arbeitslosenversicherung und Altersrente.

In der aktualisierten Grenzgänger-Broschüre erfahren Arbeitnehmer mit Wohnsitz in Belgien, welche Schritte bei Antritt einer Arbeitsstelle in Deutschland zu unternehmen sind und worauf bei Krankheit, Arbeitsunfall oder Eintritt in das Rentenalter zu achten ist.

Während individuelle Situationen immer auch einer individuellen Betrachtung und Begleitung bedürfen - für die unsere Grenzgänger-Experten Ihnen auf Anfrage natürlich gerne zur Verfügung stehen - stellt die Grenzgänger-Broschüre einen idealen Einstieg in die Materie dar.

Grenzgänger und Interessierte können ein kostenloses Druckexemplar beim CSC-Grenzgängerdienst in Eupen beantragen oder die PDF-Fassung auf unserer Internetseite www.diecscc.be herunterladen.

Infos+

CSC-Grenzgängerdienst Deutschland

grenzgaenger.deutschland@acv-csc.be

087 85 99 49



Fahrtkosten

Wie muss oder kann Ihr Arbeitgeber intervenieren?

Steigende Kraftstoffpreise machen die Fahrtkosten für Arbeitnehmer, die ihr Auto für den Arbeitsweg oder während der Arbeit nutzen, zu einer starken Belastung. Welche Verpflichtungen hat Ihr Arbeitgeber bei der Erstattung dieser Kosten? Was kann er zusätzlich tun?

Man muss unterscheiden zwischen den Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsplatz (Arbeitsweg) und den Fahrten, die während der Arbeitszeit gemacht werden (Dienstfahrten).

WEG ZUR ARBEIT UND ZURÜCK

Wenn Sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fahren, schreibt die Gesetzgebung vor, dass Ihr Arbeitgeber sich an Ihren Fahrtkosten beteiligen muss. Die Regeln unterscheiden sich je nach benutztem Verkehrsmittel: die Bahn einerseits und andere öffentliche Verkehrsmittel andererseits.

Wenn Sie mit dem Zug (SNCB) zur Arbeit fahren, muss Ihr Arbeitgeber einen Teil der Gesamtkosten Ihres (Monats-, Dreimonats- oder Jahres-) Abonnements oder Ihres Fahrscheins übernehmen. Die genaue Höhe des Anteils hängt von der Anzahl der Kilometer zwischen den zwei Bahnhöfen ab. Sie wird in einer Tabelle mit Pauschalbeträgen angegeben, die Sie unter diesem Link finden:



Nehmen wir einen Arbeiter, der eine Strecke von 10 Kilometern mit dem Zug zurücklegt. Seit dem 1. Februar 2022 (die Tarife der SNCB werden jedes Jahr am 1. Februar erhöht) kostet das Monatsabonnement 60 Euro. Laut der Tabelle muss der Arbeitgeber sich in Höhe von 39 Euro an den Kosten beteiligen, was 65 % des tatsächlichen Preises entspricht.

Es ist auch möglich, das „Drittzahler-system“ anzuwenden. In diesem Fall

zahlt Ihr Arbeitgeber 80 % der Kosten Ihres Abonnements direkt an die SNCB und die restlichen 20 % werden (über die SNCB) vom Staat übernommen. Sie fahren also kostenlos mit dem Zug zur Arbeit. Da das System leider nicht verpflichtend ist (mit Ausnahme einiger Sektoren), hängt seine Einführung allzu oft vom guten Willen des Arbeitgebers ab.

Wenn Sie andere öffentliche Verkehrsmittel (U-Bahn, Straßenbahn oder Bus) benutzen und der Preis des Abonnements oder Fahrscheins von der zurückgelegten Strecke abhängt (TEC/De Lijn), entspricht der Arbeitgeberanteil dem Betrag, den er hätte zahlen müssen, wenn Sie ein Zugabonnement oder einen Zugfahrschein für dieselbe Entfernung (zwischen Start- und Endpunkt) hätten. Dieser Anteil ist auf 75 % des tatsächlichen Preises des Abonnements oder Fahrscheins begrenzt.

Wenn der Fahrkartenpreis unabhängig von der zurückgelegten Strecke (STIB) pauschal ist, muss Ihr Arbeitgeber Ihnen 71,8 % des tatsächlichen Preises zurückerstatten, mit einer Obergrenze von 34 Euro pro Monat.

Wenn Sie mehrere öffentliche Verkehrsmittel kombinieren, um zur Arbeit zu fahren, und verschiedene Fahrausweise ausgestellt werden, muss Ihr Arbeitgeber sich gemäß den zuvor erläuterten Vorschriften an den Kosten dieser Fahrausweise beteiligen.

Bitte beachten Sie, dass das oben beschriebene System die Mindestvorschriften enthält, die jeder Arbeitgeber im privaten Sektor einhalten

muss. Möglicherweise wurden in Ihrem Sektor oder Ihrem Unternehmen vorteilhaftere Abkommen ausgehandelt. Erkundigen Sie sich beim CNE-Team Ihres Unternehmens oder beim CNE-Sekretariat Ihrer Region.

Wenn Sie mit Ihrem eigenen Fahrzeug (Auto, Motorrad, Fahrrad, Roller usw.) zur Arbeit fahren, gibt es kein gesetzliches Minimum: Der Arbeitgeberanteil hängt von den Regeln Ihres Sektors (KAA auf der Ebene Ihrer paritätischen [Unter-] Kommission) oder Ihres Unternehmens (KAA im Unternehmen oder Arbeitsvertrag) ab. Die Modalitäten dieser Beteiligung unterliegen der geltenden Regelung. So entspricht der Anteil in einigen Sektoren einem Prozentsatz des Pauschalbetrags, der in der Tabelle für Bahnfahrten vorgesehen ist, je nach Anzahl der zurückgelegten Kilometer. Andere Systeme sehen eine Beteiligung in Höhe eines Prozentsatzes der von der SNCB angewandten Tarife vor. Es ist auch möglich, eine Kilometerentschädigung auszuhandeln. Darüber hinaus können zusätzliche Bedingungen vorgesehen werden. So ist in der PK 330 (Gesundheit) ein Arbeitgeberanteil an den privaten Fahrtkosten erst ab dem 4. Kilometer vorgesehen. In der paritätischen Hilfskommission für Angestellte (PK 200) ist keinerlei Arbeitgeberanteil mehr Pflicht, wenn der Lohn des Arbeitnehmers einen Höchstbetrag von 29.680 Euro brutto pro Jahr überschreitet.

Es ist immer möglich, die sektoriellen Regeln auf Betriebsebene noch zu verbessern. Diese Verbesserungen können vorübergehend und durch die Umstände und den Anstieg der Kraftstoffpreise gerechtfertigt sein.

Die soziale und steuerliche Behandlung der Arbeitgeberbeteiligung an den Fahrtkosten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz unterliegt einer Sonderregelung. Auf den Arbeitgeberanteil werden keine Sozialversicherungsbeiträge erhoben (außer bei einer Beteiligung an Fahrten mit dem

Fahrrad für den Teil, der 0,25 Euro/Km übersteigt). Aus steuerlicher Sicht hängt alles vom Verkehrsmittel ab. Bei öffentlichen Verkehrsmitteln ist die Beteiligung komplett steuerfrei, wenn Sie sich in Ihrer Steuererklärung für den Abzug der pauschalen Betriebsabgaben entscheiden. Bei Fahrten mit dem Fahrrad ist die Beteiligung steuerfrei, wenn sie 0,25 Euro pro Km nicht überschreitet (Betrag am 1. Januar 2022). Bei allen anderen privaten Verkehrsmitteln ist der Arbeitgeberanteil bis zu einem jährlichen Höchstbetrag von 430 Euro steuerfrei, wenn Sie sich in Ihrer Steuererklärung für den Abzug der pauschalen Berufsausgaben entscheiden.

DIENSTFAHRTEN

Wenn Sie im Rahmen Ihrer Arbeit (Auftrag, Lieferung, Besprechung usw.) fahren müssen, gehen die damit verbundenen Kosten unabhängig von Ihrem Transportmittel (öffentlich oder privat) zu Lasten Ihres Arbeitgebers, es sei denn, er stellt Ihnen ein Transportmittel und Kraftstoff für diese Fahrten zur Verfügung. Der Arbeitgeber hat nämlich die Pflicht, dem Arbeitnehmer die zur Erfüllung seiner Arbeit erforderlichen Instrumente zur Verfügung zu stellen.

Wenn Sie mit dem Auto fahren, ist die übliche Entschädigung jene für den öffentlichen Dienst, d. h. 0,4170 Euro pro zurückgelegten Kilometer (Betrag am 1. Juli 2022), sofern in Ihrem Sektor oder Ihrem Unternehmen nichts anderes vorgesehen ist.

Bei Fahrten mit dem Fahrrad entspricht die übliche Entschädigung dem steuerfreien Höchstbetrag von 0,25 Euro pro zurückgelegten Kilometer (Betrag am 1. Januar 2022), sofern

in Ihrem Sektor Ihrem Unternehmen nichts anderes vorgesehen ist.

Die soziale und steuerliche Behandlung der Arbeitgeberbeteiligung an den Kosten von Dienstfahrten unterliegt ebenfalls einer Sonderregelung. Auf den Arbeitgeberanteil werden keine Sozialversicherungsbeiträge erhoben (außer bei einer Beteiligung an Fahrten mit dem Fahrrad für den Teil, der 0,25 Euro/Km übersteigt). Aus steuerlicher Sicht werden Entschädigungen als Erstattung von Ausgaben

betrachtet, die dem Arbeitgeber obliegen und daher nicht steuerpflichtig sind. Mit Ausnahme der Fahrradentschädigung muss die tatsächliche Ausgabe und deren Höhe nachgewiesen werden können. Für bestimmte Verkehrsmittel akzeptiert das Finanzamt, dass der Arbeitgeber einen Pauschalbetrag in Höhe der entsprechenden Entschädigungen anwendet, die der Staat seinen Bediensteten gewährt (0,4170 Euro/Km).



©shutterstock

/// Tabelle 1 - Weg zur Arbeit und zurück

Verkehrsmittel	Besteuerung	Sozialbeiträge
Öffentliche Verkehrsmittel	Pauschale: komplett steuerbefreit Tatsächliche Kosten: vollständig besteuert	Nicht unterworfen
Privatfahrzeug	Pauschale: steuerbefreit bis 430 €/Jahr Tatsächliche Kosten: vollständig besteuert	Nicht unterworfen
Fahrrad	Steuerbefreit, wenn max. 0,25€/Km	Nicht unterworfen, wenn max. 0,25 €/km

/// Tabelle 2 - Dienstfahrten

Verkehrsmittel	Besteuerung	Sozialbeiträge
Öffentliche Verkehrsmittel	Komplett steuerfrei auf der Grundlage von Belegen	Nicht unterworfen
Privatfahrzeug	Steuerfrei, wenn max. 0,417 €/km	Nicht unterworfen
Fahrrad	Steuerfrei, wenn max. 0,25 €/km	Nicht unterworfen, wenn max. 0,25 €/km

Eine Milliarde für niedrigste Einkommen auf Eis gelegt

Die Gewerkschaften fordern die Regierung auf, die Verteilung des Gesamtbudgets für das Wohlbefinden rasch in Angriff zu nehmen, damit zahlreiche Sozialleistungen ab dem 1. Januar 2023 angehoben werden können.

Alle zwei Jahre wird ein Budget freigegeben, damit Renten und Sozialleistungen zusätzlich zum Index erhöht werden können. Das sogenannte „Gesamtbudget für das Wohlbefinden“ ist notwendig, um zu verhindern, dass der Abstand zu den Löhnen zu groß wird. Diese Summe (diesmal 1 Milliarde Euro) ist für die Sozialleistungen für Arbeitnehmer und Selbstständige sowie für Sozialhilfeempfänger bestimmt. Die genaue Verwendung dieser Summe wird zwischen den Sozialpartnern ausgehandelt.

Und genau hier drückt der Schuh. Die Arbeitgeber fordern, dass die Verteilung dieses Budgets zusammen mit den Löhnen verhandelt wird, wie es bis 2020 immer der Fall war. Letztes Jahr forderten die Gewerkschaften eine Änderung dieses Systems, denn durch die Verknüpfung des Budgets für das Wohlbefinden mit den Lohnverhandlungen nutzen die Arbeitgeber die Aufmerksamkeit für die niedrigsten Einkommen, um ihre eigenen Forderungen (mehr Flexibilität, Lohnmäßigung usw.) durchzusetzen. „Letztes Jahr stimmte die Regierung nach langem Zögern zu“, erklärt Chris Serroyen vom CSC-Studiendienst, aber „dieses Jahr erleben wir das gleiche Szenario: Die Arbeitgeber blockieren die Konzertierung und die Regierung wartet ab.“ In der Zwischenzeit ist diese Milliarde Euro für Sozialleistungen eingefroren, und das ausgerechnet in einer Zeit, in der viele Menschen in die Armut abzurutschen drohen.

Ein solider Forderungskatalog

Am 15. September sollte der Regierung eine gemeinsame Stellungnahme vorgelegt werden. Doch dazu kam es in diesem Jahr nicht, weil die Arbeitgeber sich weigerten zu verhandeln. „Zusammen mit den anderen Gewerkschaften hat die CSC einen soliden Forderungskatalog auf den Tisch gelegt. Wir fordern unter anderem, dass die Mindestzulagen um

Das Gesamtbudget für das Wohlbefinden sorgt dafür, dass Renten und Sozialleistungen zusätzlich zum Index erhöht werden.



© adobe.stock.com

wenigstens 2 % erhöht werden. Es bedarf ebenfalls zusätzlicher Anstrengungen für Arbeitslose und Kranke, die eine Familie zu versorgen haben. Auch für das Arbeitslosengeld, das derzeit unter dem Eingliederungseinkommen liegt, sollte ein Zuschlag vorgesehen werden, um die Differenz auszugleichen. Das Urlaubsgeld für Rentner und Invaliden muss ebenfalls nach oben korrigiert werden.“

Tatsache ist, dass die Lohnverhandlungen stark unter Druck geraten sind. Das sehr starre Gesetz über die Lohnnorm droht in den nächsten Jah-

ren zu einer kompletten Blockade zu führen. Gerade deshalb ist es extrem wichtig, die Diskussion über das Gesamtbudget für das Wohlbefinden von den Lohnverhandlungen zu entkoppeln. „Andernfalls werden die niedrigsten Einkommen als Geiseln genommen, was in der derzeitigen Situation völlig unverantwortlich ist“, warnt Chris Serroyen.

CSC, FGTB und CGSLB fordern die Regierung auf, innerhalb eines Monats eine Entscheidung im Rahmen des Haushaltsentwurfs 2023 zu treffen.

„Das Leben ist viel zu teuer. Wir brauchen Lösungen, jetzt!“

Angesichts der Energiekrise haben am 21. September Tausende Militanten an einer Kundgebung in Brüssel teilgenommen. Sie forderten die Regierung auf, umgehend Maßnahmen zu treffen, um Arbeitnehmer und Sozialhilfeempfänger zu entlasten.

Der allgemeine Preisanstieg und insbesondere die Explosion der Energiepreise löst in vielen Haushalten enorme finanzielle Ängste aus. Eine automatische Lohnindexierung reicht nicht mehr aus, um ärmere Arbeitnehmer und die durchschnittlichen Einkommen zu schützen.

Es bedarf struktureller Lösungen: höhere Löhne, sofortige Zuweisung des Budgets Wohlbefinden und niedrigere Energierechnungen. Die Gewerkschaften erinnerten daran, dass eine Ausweitung des sozialen Energietarifs auf niedrige und mittlere Löhne unerlässlich ist. Die Wiedereinführung von Festverträgen für Privatpersonen, die Besteuerung von „Übergewinnen“ und die Entkopplung von Gas- und Strompreisen (siehe Seite 4) sind weitere Maßnahmen, die sehr kurzfristig ergriffen werden müssen.

Diese Kundgebung war eine eindringliche Warnung: Ohne eine Reaktion auf die steigenden Lebenshaltungskosten über den sozialen Dialog wird am 9. November ein Generalstreik stattfinden.

